

Asia: VN/8292/2021

Arviomuistio ajokorttilain muutoksille - nuorten liikenneturvallisuus

Lausunnonantajan lausunto

Mitä muistiossa käsitellyistä vaihtoehtoista pidätte kannatettavimpana ja toteuttamiskelpoisimpana? Ja mitä vähiten kannatettavana? Olkaa hyvä ja perustelkaa näkemystänne.

-

Puuttuiko ehdotuksista joku olennaiseksi katsomanne?

-

Pitäisikö mahdollinen rajoitus mielestänne kohdistaa alle 18-vuotiaisiin kuljettajiin, kaikkiin nuoriin kuljettajiin vaiko kaikkiin uusiin kuljettajiin? Olkaa hyvä ja perustelkaa näkemystänne soveltamisalasta.

-

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään.

SUOMEN AUTOKOULULIITON LAUSUNTO

LVM:n ARVIOMUISTIOON AJOKORTTILAIN MUUTOKSILLE – NUORTEN LIIKENNETURVALLISUUS

LAUSUNTOKIERROKSESTA

Lausunnoissa pyydetään ottamaan kantaa seuraaviin kysymyksiin:

1. Mitä muistiossa käsitellyistä vaihtoehtoista pidätte kannatettavimpana ja toteuttamiskelpoisimpana? Ja mitä vähiten kannatettavana? Olkaa hyvä ja perustelkaa näkemystänne.
2. Puuttuiko ehdotuksista joku olennaiseksi katsomanne?
3. Pitäisikö mahdollinen rajoitus mielestänne kohdistaa alle 18-vuotiaisiin kuljettajiin, kaikkiin nuoriin kuljettajiin vaiko kaikkiin uusiin kuljettajiin? Olkaa hyvä ja perustelkaa näkemystänne soveltamisalasta.

1. Mitä muistiossa käsitellyistä vaihtoehtoista pidätte kannatettavimpana ja toteuttamiskelpoisimpana? Ja mitä vähiten kannatettavana? Olkaa hyvä ja perustelkaa näkemystänne.

Suomen Autokoululiitto pitää kannatettavimpina ehdotuksina:

Liikenne- ja viestintäministeriön mukaan uuden kuljettajan riski syyllistyä ajokieltorikokseen on suurempi silloin, kun taustalla on aiempi ajokieltorikos.

Liikenne- ja viestintäministeriön mukaan uuden kuljettajan riski syyllistyä ajokieltorikokseen on suurempi silloin, kun taustalla on aiempi ajokieltorikos.

Suomen autokoululiitto kannattaa liikenne- ja viestintäministeriön huomioimista ajokortin myöntämisessä.

PERUSTELU:

Riskikuljettajien suurimpana ongelmana ovat juuri asenteet. Jos aiemmista liikenne- ja viestintäministeriön rikkomuksista ei tule riittävää rangaistusta, annetaan kuva että ei ole väliä miten liikenteessä käyttäytyy. Tämä osaltaan mahdollistaa riskikäyttäytymisen.

Ajokiellon keston muuttaminen

Nuorten kuljettajien riskikäyttäytymisen hillitsemiseksi on ehdotettu ajokiellon keston muuttamista nykyistä pidemmäksi. Ministeriön mukaan kuitenkin ajokiellon keston pidennys koskisi kaikkia kuljettajia.

Suomen autokoululiitto kannattaa ajokiellon keston muuttamista siten, että ikäpoikkeuslupaa ei myönnettäisi, mikäli pohjalla on aiempi ajokieltorikos. Muutoin ajokieltorikoksista olisi aina vuoden lykkäys ajokortin hankintaan, ja siten palattaisiin aiempaan käytäntöön. Ajokortin saisi takaisin suorittamalla hyväksyttävästi ajotutkinnon.

PERUSTELU:

Liikenne- ja viestintäministeriön ehdotuksissa ajokiellon keston on oltava tuntuva, jotta ne toimisivat motivoivina kuljettajalle ajaa lähtökohtaisesti liikennesääntöjä noudattaen. Tutkinnon suorittamisella uudelleen varmistetaan kuljettajan kyky ajaa liikennesääntöjä noudattaen.

Ajokieltokoulutuksen laajentaminen muihin ajokorttiluokkiin

Liikenne- ja viestintäministeriön ehdotuksessa ajokieltokoulutusta voitaisiin laajentaa myös muita uusia kuljettajia koskevaksi niin, että jokaisen ajo-oikeuden saaneen joka on määrätty ajokieltoon, tulisi aina suorittaa ajokieltokoulutus. Näin voitaisiin riskialttiisti käyttäytyvien kuljettajien liikennekäyttäytymiseen vaikuttaa osassa tapauksia jo nykyistä varhaisemmassa vaiheessa.

Suomen autokoululiitto kannattaa ajokieltokoulutuksen laajentamista muihin ajokorttiluokkiin.

PERUSTELU:

Jokainen nuori kuljettaja on tärkeä, ei vain 17-vuotias ikäpoikkeusluvalla henkilöautoa ajava. Näin muutos olisi tasapuolinen jokaiselle uudelle kuljettajalle, ja mahdollisesti nuori ei syyllistyisi enää myöhemmässä vaiheessa ajokieltorikokseen.

Seuraamus vilpillisestä toiminnasta kuljettajantutkinnon teoriakokeessa

Ministeriön mukaan viime vuonna teoriakoe hylättiin vilpin vuoksi 87 tapauksessa. Vilpillinen koesuoritus ei testaa kuljettajakokelaan todellista osaamista ja siten todennäköisesti heikentää liikenneturvallisuutta.

Seuraamuksena voisi olla vilpistä kiinni jääneen kokelaan koesuorituksen hylkääminen sekä viranomaisen asettama määräaika, jona kokeen uudelleen suorittaminen ei olisi sallittua. Kokeessa vilpillisesti toimineelle tulokille voitaisiin myös esimerkiksi asettaa määräaikainen kieltä avustaa koetilanteissa.

Suomen autokoululiitto kannattaa seuraamuksia vilpillisestä toiminnasta kuljettajantutkinnon teoriakokeessa.

PERUSTELU:

Suomen autokoululiitto kannattaa kaikkia toimia, joilla taataan tasalaatuisuus kuljettajaopetuksessa sekä tutkinnoissa.

Kuljettajaopetuksen kehittäminen

Liikenneturvallisuutta pohtinut asiantuntijaryhmä on keskustellut mahdollisuudesta laajentaa ennen ajokortin myöntämistä annettavaa riskientunnistamiskoulutusta niin kutsutun ajokieltokoulutuksen sisältöjä hyödyntäen. Näin voitaisiin vaikuttaa nuorten asenteisiin ja ennaltaehkäistä riskihakuista käyttäytymistä liikenteessä. Koska EAS-koulutus suoritetaan kertaalleen ensimmäistä ryhmän 1 ajokorttia suoritettaessa, olisi ehdotus riskientunnistamiskoulutuksen kehittämistä koskevaa ehdotusta kohdistetumpi. Muutos koskettaisi yhtä lailla autokouluissa kuin opetuslupaopetuksessa opiskelevia.

Ministeriön lausuntopyynnössä mainitaan että yksi ajokorttilain uudistamisen tavoitteista oli laskea ajokortin hintaa. Liikenne- ja viestintäviraston tilaaman selvityksen mukaan ensimmäistä ajokorttia hankkivan kustannukset ovat laskeneet selvästi. Jotta edellisellä lakimuutoksella aikaansaatu muutos ajokortin hintaan ei kumoutuisi, tulisi muutoksia ehdottaa ensisijaisesti opetuksen sisältöön opetuksen määrän kasvattamisen sijaan.

Suomen autokoululiitto kannattaa kuljettajaopettamisen kehittämistä. Kuitenkin niin että ajokieltokoulutuksen kaltaista sisältöä lisätään ensimmäistä ajokorttia suorittaville omana koulutuksen osanaan. Se ei siis korvaisi mitään aiempaa koulutuskokonaisuutta, kuten EAS- tai RTK-koulutuksen sisältöjä. Se ei korvaisi myöskään ajokieltokoulutusta johon määrätään ajokieltorikoksen tehneitä.

PERUSTELU:

Ajovarman (tutkintojen vastaanottaja) liikevaihto (Alv. 0%) kasvoi vuodesta 2017 vuoteen 2019 yli kuusi miljoonaa euroa. Autokoulujen liikevaihdot laskivat Traficomin tutkimuksen mukaan n. neljä miljoonaa euroa (Traficom, ajokorttilain taloudelliset vaikutukset s.32). Tutkimalla näitä lukuja näyttää siltä että ajokorttiin tähtäävät kustannukset päivittäin kasvavat kuluttajalle yli kaksi miljoonaa euroa. Ennen koulutukseen menevä summa suuntautuu nyt tutkintojen uusintoihin.

Suomen autokoululiiton käsityksen mukaan ajokorttilakiuudistuksessa unohdettiin koulutuksen merkitys liikenneturvallisuustyössä. Lisäämällä muutamia teorialunteja ei nosteta tuntuvasti ajokortin suorittamisen hintaa. Lisäksi teorialuntien osalta on helppo tarjota monipuolisesti eri vaihtoehtoja digitaalisista vaihtoehtoista ns. live opetukseen asiakkaan toiveen mukaan.

Ajoharjoitteluratojen hyödyntäminen

Liikenne- ja viestintäviraston uusien kuljettajien seurantatutkimuksesta ilmenee, että uudet kuljettajat arvioivat juuri simulaattorilla annettavan opetuksen muita opetusmuotoja heikommaksi.

Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyynnössä todetaan että: ”Ajoharjoitteluradoilla tapahtuvan opetuksen lisäämisen esteeksi muodostuu ajoharjoittelurataverkon kattavuus ja siitä syntyvät saatavuusongelmat... Jos ajoharjoittelurataopetuksesta tehtäisiin pakollista, tulisi harkita mahdollisuutta poiketa tästä vaatimuksesta, jos ajoharjoittelurata ei ole kohtuullisen matkan (esimerkiksi 100 kilometriä) päässä. Lisäksi kuljettajakoulutuksen tarjoajat ovat viime vuosina investoineet miljoonia euroja simulaattoriopetuksen kehittämiseen. Kuljettajaopetuksen sääntelyn ei tule muodostaa estettä opetusmenetelmien kehittämiseksi ja monipuoliselle hyödyntämiselle. Kuljettajaopetuksen lähtökohtana on, että opetusta voidaan räätälöidä kunkin kuljettajan tarpeisiin. Erilaisten opetusmenetelmien monipuolinen hyödyntäminen ja tarjoaminen on toivottavaa, ja koulutuksen räätälöimisessä kouluttajilla on tässä keskeinen rooli...”

Suomen autokoululiitto kannattaa ajoharjoitteluratojen hyödyntämistä niin että riskientunnistamiskoulutuksessa suoritettava liukkaan ajoharjoittelun suorittaminen (1h) olisi suoritettava liukkaan ajoharjoitteluradalla. Kohtuullinen ajomatka liukasradalle voi olla enintään 70km-80km.

PERUSTELU:

Tutkimusten mukaan opetus joka tapahtuu elämyksen ja kokemuksellisuuden kautta, on tehokkainta. Ajoharjoitteluradoilla oikealla autolla harjoitellessa tapahtuva oppiminen on juuri elämyksiin ja omaan kokeiluun pohjautuvaa ajokoulutusta. Ajoharjoittelurataverkosto on vielä mahdollista palauttaa riittävän kattavaksi (kts. liite s.8-9). Rataharjoittelun sääntely liukkaan ajoharjoitteluradalla käytäväksi ei vaikuta opetusmenetelmien kehittämiseen ja monipuoliseen hyödyntämiseen lisänä jo tehokkaiksi toimivien opetusmenetelmien rinnalla.

Suomen Autokoululiitto ei kannata seuraavia ehdotuksia:

Uuden kuljettajan merkin käyttäminen

Yhtenä liikenneturvallisuutta edistävänä ehdotuksena on esitetty autoon kiinnitettävää uuden kuljettajan merkkiä. Merkkiä käytettäisiin määrätty aika ajokortin myöntämisestä, tai sen käyttövelvoite voitaisiin kohdistaa tiettyyn ikäluokkaan. Merkki olisi viesti muille liikenteessä liikkuville, että kuljettaja on vielä kokematon.

Suomen Autokoululiitto ei kannata uuden kuljettajan merkin käyttämistä.

PERUSTELU:

Vaikka uuden kuljettajan merkin käyttäminen helpottaisi esimerkiksi ajo-oikeuden rajoituksen valvontaa, se voisi provosoida muita kuljettajia kiusantekoon.

Alaikäisten henkilöauton kuljettajien ajo-oikeuksien rajoittaminen tai porrastaminen

Ministeriö pitää kannatettavimpana vaihtoehtona ajo-oikeuden rajoittamista koskevista ehdotuksista yöaikaisen ajamisen rajoittamista. Rajoitus kohdistuisi viikonloppuihin ja aamuöihin (klo 00.00-05.00). Tavoitteena olisi saada nuorten liikenneonnettomuusmäärät laskuun kieltämällä ajaminen viikonloppu öisin, jolloin tilastojen mukaan tapahtuu selvästi enemmän onnettomuuksia.

Suomen autokoululiitto ei kannata alaikäisten kuljettajien ajo-oikeuden rajoittamista viikonloppuisin ja öisin.

PERUSTELU: Tällaiseen rajoittamiseen tarvittaisiin valtavasti resursseja, jotta rajoituksesta olisi jotain hyötyä. Myös perusoikeudet ovat rajoittamista vastaan.

Poikkeuslupamenettelystä luopuminen

Poikkeuslupahakemusten määrä on kasvanut jyrkemmin kuin uudistusta tehtäessä osattiin odottaa ja juuri hakemuskasvusta johtuen menettely ei enää täysin vastaa tarkoitustaan. Tapauskohtainen arvio nuoren liikkumistarpeesta on hallinnollisesti raskas menettely ja vain alle kymmenen prosenttia hakemuksista on sellaisia, etteivät ne täytä poikkeuslupan myöntämiseksi asetettuja ehtoja. Laki mahdollistaa ajo-oikeuden myöntämisen 17-vuotiaalle.

Suomen Autokoululiitto ei kannata poikkeuslupamenettelystä luopumista. Kuitenkin ikäpoikkeuslupan myöntämisen edellytyksiä tulee tiukentaa.

PERUSTELU:

Poikkeuslupamenettelystä luopumista perustellaan sillä, että suurella osalla alle 18-vuotiaista on esimerkiksi opintoihin tai työhön liittyvä liikkumistarve. Poikkeuslupaa on voinut hakea jo ennen ajokorttilakiuudistusta, eikä silloin ilmennyt suurta tarvetta. Lailla on mahdollistettu poikkeuslupan hakeminen helpoksi, jolloin kynnys hakemuksen tekemiseen laskee. Asiantuntijat ovat esittäneet huolensa ottaen huomioon aivojen kehitys sekä nuoren kypsyys vastuun ottamiseen. Mikäli poikkeuslupamenettelystä luovuttaisiin, olisi ehdottomasti lisättävä koulutusta liittyen nuoren kuljettajan erityispiirteisiin ja riskeihin.

Suomen Autokoululiitto suhtautuu neutraalisti seuraaviin seikkoihin:

Nuoren kuljettajan ajoterveyden ja kypsyyden arviointi

Ministeriön lausuntopyynnössä on huomattu, että kaikki nuoretkaan ajoluvan saaneet kuljettajat eivät täytä ajoterveysvaatimuksia. Ajoterveyden asiantuntijat ovat esittäneet huolensa kahdesta seikasta; että kaikki hakijat eivät tiedä täyttävätkö he mainitut ajoterveysvaatimukset, ja että on mahdollisesti annettu valheellinen terveydentilaa koskeva vakuutus. Mahdollisesti nuori ei ymmärrä vapaaehtoisen vakuuttamisen merkitystä. Ministeriön mukaan nuoren kuljettajan aiheuttaman vaaratilanteen tai liikennevahingon taustalla ei yleensä ole terveydellistä syytä vaan ennemminkin kuljettajan asenne tai kokemattomuus

Suomen Autokoululiitto luottaa ministeriön ratkaisuun tässä hankalassa asiassa.

2. Puuttuiko ehdotuksista joku olennaiseksi katsomanne?

a) Teoriaopetuksen lisääminen ennen ensimmäisen ajokortin saamista

Tällä hetkellä kuljettajakoulutukseen ajettaessa ensimmäistä ajokorttia ei kuulu ajokieltoon määräämisen seuraamuksista. Uusi kuljettaja ei myöskään saa koulutusta siitä, mitkä seikat voivat johtaa tietäntyyppiseen käyttäytymiseen. On nurinkurista, että koulutusta annetaan vasta sen jälkeen kun kuljettaja on syylistynyt rikokseen.

15 -vuotiaalla mopoilijalla, joka ajaa ensimmäistä ajokorttiaan, ei ole yhtään pakollista ajotuntia. Moottoripyöräilijällä, jonka suurin riski on suistuminen tieltä, ei ole yhtään teoria- tai ajotuntia koskien maantieajoa.

Ministeriön mukaan myönteinen kehitys moottoriajoneuvo-onnettomuuksien määrissä on viime vuosina laskenut. EU:n nollavisio kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa vuoteen 2050 mennessä, ja loukkaantumisten puolittaminen vuoteen 2030 mennessä ei tule toteutumaan ilman kattavampaa koulutusta.

Suomen Autokoululiitto on kehittänyt kolmetasoista opetussuunnitelmaa yksivaiheiseen kuljettajakoulutukseen. Tässä mallissa teoriaa lisättäisiin vain neljän tunnin verran lisää. Näistä neljästä vain kaksi tulisi aina ensimmäistä ajokorttia ajavalle. Kahden muun teorian sisältönä on ajoneuvoluokkakohdaiset erityispiirteet, ja ne tulisi suorittaa aina korotettaessa ajokorttiluokkaa. Ekologisuus ja vastuun kasvattaminen itsestä ja muista tienkäyttäjistä ovat mallissa tärkeässä roolissa.

b) Opetuslupaopettajan teoriakoe

Ajokorttiin tähtäävän opetuksen tulee olla tasalaatuista jotta kaikki kuljettajat toimisivat samankaltaisesti ja siten liikenne toimisi ennakoitavasti. Jokaisella opettajalla tulee olla ajantasainen tietämys tieliikennelaista. Liikenneopettaja päivittää tietoaan vuosittain koulutuksin, mutta opetuslupa opettajan tietämys voi olla vuodelta 1960. Opetuslupaopettajan teoriakoe varmistaisi opettajan riittävän ja ajanmukaisen osaamistason, eikä vaikuta merkittävän negatiivisesti ajokortin kokonaiskustannuksiin opetusluvalla.

c) Opetusluvan palauttaminen perhekeskeiseksi

Näyttää harmaasta taloudesta kuljettajatutkinnoissa ja opetuslupaopetuksessa on toimitettu Traficomille.

d) Opetusajoneuvon katsastusvelvoite

Ajovarman mukaan vuonna 2020 jopa tuhansia opetuslupa-ajoneuvojen ajokokeita peruttiin puutteellisten papereiden tai viallisten polkimien takia (Traficom, kuljettajaopetuksen ja -tutkinnon uudistus 2018, s.45). Tämä osaltaan ruuhkauttaa tutkintoja. Pahimmillaan jonot tutkintoihin vuonna 2020 olivat jopa 7 viikkoa. Koska puutteelliset poljinasennukset todettiin vasta opetuksen päätyttyä ajokokeessa, voidaan päätellä, että liikenteessä opetettiin kymmeniä tuhansia tunteja ilman opettajan mahdollisuutta pysäyttää ajoneuvo vaaratilanteessa. Tasavertaisuuden vuoksi katsastusvelvoitteen tulisi koskea kaikkia opetusajoneuvoja.

e) Yhteisopetusmalli

Liikenne- ja viestintäministeriö kertoi arviomuistiossaan seuraavansa tiiviisti ajokorttilain muutosten vaikutuksia. Vuonna 2013 ajokorttilain muutoksen yhteydessä tuli käyttöön yhteisopetusmalli, jossa yhdistettiin maallikko- ja ammattiopetus. Tämän mallin vaikutuksia ei tutkittu lainkaan vaan se haudattiin hiljaisiin menoihin alle vuodessa. Myös tutkinnon vastaanottajat huomasivat mallin hyödyt opetusluvalla harjoittelevien tiedoissa ja taidoissa (Traficom, kuljettajaopetuksen ja -tutkinnon uudistus 2018, s.46). Muissa pohjoismaissa mm. Ahvenanmaalla, Ruotsissa sekä Norjassa on käytössä ns. ohjaajakurssi. Tätä mallia tulisi harkita uudelleen käyttöön otettavaksi.

f) Ilmastotavoitteiden huomioiminen ajokorttilain avaamisen yhteydessä

Valtioneuvosto teki 6.5.2021 periaatepäätöksen kotimaan liikenteen kasvihuonepäästöjen vähentämisestä, joka koskee etenkin tieliikenteen kasvihuonepäästöjä. Arviomuistion mukaan ratkaisevaa päästökehityksen kannalta on ajosuoritteen, ei ajokortillisten määrän kehitys. Jos ajokilometrejä kertyy paljon nykyistä enemmän, myös päästöt uhkaavat samalla kasvaa.

Arviomuistion mukaan autokoulussa ajetaan keskimäärin 12.4 tuntia ennen ensimmäistä ajokoetta, ja opetusluvilla 33.8 tuntia. Todellisuudessa etenkin opetusluvilla ajettaessa ajomäärät ovat moninkertaisia. Kuitenkin opetusluvan saantia helpotettiin poistamalla opetuslupaopettajan teoriakoe. Näin ollen opetusluvut ovat lisääntyneet merkittävästi, ja siten myös ajosuoritteiden määrä. Opetuslupaopetus tuottaa n.122 tonnia ylimääräistä co₂-päästöä verrattuna autokouluun ja luku on luonnollisesti isompi, koska autokouluissa ajetaan uudemmilla autoilla sekä hyödynnetään simulaattoreita (laskelma on karkea ja perustuu olettamuksiin 20km/h keskinopeus ja 120g/km co₂-päästöihin). Jotta ajosuoritteen määrästä aiheutuneet päästöt voitaisiin hyvittää, tulisi ajokokeessa taloudellisen ajon arviointi olla yhtenä arviointi kohteena. Näin ollen se koskisi tasapuolisesti sekä autokoulussa että opetusluvilla ajavia. Myös koulutusta tulisi lisätä.

3. Pitäisikö mahdollinen rajoitus mielestänne kohdistaa alle 18-vuotiaisiin kuljettajiin, kaikkiin nuoriin kuljettajiin vaiko kaikkiin uusiin kuljettajiin? Olkaa hyvä ja perustelkaa näkemystänne soveltamisalasta.

Suomen Autokoululiitto suhtautuu kysymykseen neutraalisti ja luottaa ministeriön harkintaan asiassa.

Suomen Autokoululiitto

Jukka Kiviniemi, puheenjohtaja

Toimivat ajoharjoitteluradat kartalla:

Arctic Driving Center Oy, Ainonkatu 4-6, 96200 Rovaniemi

Etelä-Pohjanmaan Ajoharjoittelurata, Tokerontie 400, 61600 Jalasjärvi Huittisten Ajoharjoittelurata, Sataedu Oy, Ajaradantie, 32700 Huittinen Hyrynsalmen Ajoharjoittelurata, Tervatie 14, 89400 Hyrynsalmi

Itä-Suomen Liikennekasvatus, c/o Tietokate Siltakatu 18, 80100 Joensuu Itä-Uudenmaan Ajoharjoittelurata, Metsäpirtintie 102, 06850 Kulloo Joutsan seudun moottoriradat Oy, Länsitie 7, 19650 Joutsa

Jyväseudun Ajoharjoittelurata Oy, Ajoneuvontie 39, 41400 Lievestuore Kajora - Kajaanin Ajoharjoittelukeskus, Kivimäentie 510, 87900 Kajaani Kuopion Ajoharjoittelurata Oy, Lapinmäentie 110, 70870 Hiltulanlahti Kymenlaakson Ajoharjoittelurata, Kouvola

Liikenneturvallisuuskeskus, Ajurintie 3, 21530 Paimio

Lounais-Lapin Ajoharjoittelurata, Länsiranta 8, 95400 Tornio

Merenkurkun Liikenneturvallisuuskeskus, Alskatintie 320, 65280 Vaasa

Nivalan Ajoharjoittelurata, Ravitie 60, 85500 Nivala

Nokian Ajoharjoittelurata, Testiraudantie 57, 37130 Nokia

Pielisen-Karjalan Ajoharjoitteluratasäätiö, Karjalankatu 1, 75500 Nurmes

Pitkäkoski Oy/Kemoran Liukkaankelin Ajoharjoittelurata, Kemorantie 121, 69750 Sillanpää, Porin-Rauman seudun Ajoharjoittelusäätiö, PL 95, 28101 Pori

PRT Testirata Oy, Korpitie 2 C 3, 61300 Kurikka

Päijät-Hämeen Ajoharjoittelurata Oy, Karistonkatu 99, 15160 Lahti Riihimäen Ajoharjoittelukeskus, Hirvijärventie 37, 11710 Riihimäki Rovaniemen Ajoharjoittelurata Oy, Mäntyvaarantie 161, 96100 Rovaniemi UAR Finland Oy / Vantaan ajoharjoittelurata, Myllykyläntie 1, 01760 Vantaa UAR Finland Oy / Vihdin ajoharjoittelurata, Pillistöntie 90, 03100 Nummela

Ylä-Savon Ammattiopisto Ajoharjoittelurata, Sonkajärventie 114, 74100 Iisalmi Valmet Automotive Oy, Autotehtaankatu 14, 23501 Uusikaupunki

SUOMEN AUTOKOULULIITON LAUSUNTO

LVM:n ARVIOMUISTIOON AJOKORTTILAIN MUUTOKSILLE – NUORTEN LIIKENNETURVALLISUUS

LAUSUNTOKIERROKSESTA

Lausunnoissa pyydetään ottamaan kantaa seuraaviin kysymyksiin:

1. Mitä muistiossa käsitellyistä vaihtoehtoista pidätte kannatettavimpana ja toteuttamiskelpoisimpana? Ja mitä vähiten kannatettavana? Olkaa hyvä ja perustelkaa näkemystänne.
2. Puuttuiko ehdotuksista joku olennaiseksi katsomanne?
3. Pitäisikö mahdollinen rajoitus mielestänne kohdistaa alle 18-vuotiaisiin kuljettajiin, kaikkiin nuoriin kuljettajiin vaiko kaikkiin uusiin kuljettajiin? Olkaa hyvä ja perustelkaa näkemystänne soveltamisalasta.

1. Mitä muistiossa käsitellyistä vaihtoehtoista pidätte kannatettavimpana ja toteuttamiskelpoisimpana? Ja mitä vähiten kannatettavana? Olkaa hyvä ja perustelkaa näkemystänne.

Suomen Autokoululiitto pitää kannatettavimpina ehdotuksina:

Liikenne- ja viestintäministeriön mukaan uuden kuljettajan riski syyllistyä ajokieltorikokseen on suurempi silloin, kun taustalla on aiempi ajokieltorikos.

Suomen autokoululiitto kannattaa liikenne- ja viestintäministeriön mukaan uuden kuljettajan riski syyllistyä ajokieltorikokseen on suurempi silloin, kun taustalla on aiempi ajokieltorikos.

Suomen autokoululiitto kannattaa liikenne- ja viestintäministeriön mukaan uuden kuljettajan riski syyllistyä ajokieltorikokseen on suurempi silloin, kun taustalla on aiempi ajokieltorikos.

PERUSTELU:

Riskikuljettajien suurimpana ongelmana ovat juuri asenteet. Jos aiemmista liikenne- ja viestintäministeriön mukaan uuden kuljettajan riski syyllistyä ajokieltorikokseen on suurempi silloin, kun taustalla on aiempi ajokieltorikos.

Ajokiellon keston muuttaminen

Nuorten kuljettajien riskikäyttäytymisen hillitsemiseksi on ehdotettu ajokiellon keston muuttamista nykyistä pidemmäksi. Ministeriön mukaan kuitenkin ajokiellon keston pidennys koskisi kaikkia kuljettajia.

Suomen autokoululiitto kannattaa ajokiellon keston muuttamista siten, että ikäpoikkeuslupaa ei myönnettäisi, mikäli pohjalla on aiempi ajokieltorikos. Muutoin ajokieltorikoksista olisi aina vuoden lykkäys ajokortin hankintaan, ja siten palattaisiin aiempaan käytäntöön. Ajokortin saisi takaisin suorittamalla hyväksyttävästi ajotutkinnon.

PERUSTELU:

Liikenne- ja viestintäministeriön ehdotuksessa ajokieltokoulutusta voitaisiin laajentaa myös muita uusia kuljettajia koskevaksi niin, että jokaisen ajo-oikeuden saaneen joka on määrätty ajokieltoon, tulisi aina suorittaa ajokieltokoulutus. Näin voitaisiin riskialttiisti käyttäytyvien kuljettajien liikennekäyttäytymiseen vaikuttaa osassa tapauksia jo nykyistä varhaisemmassa vaiheessa.

Ajokieltokoulutuksen laajentaminen muihin ajokorttiluokkiin

Liikenne- ja viestintäministeriön ehdotuksessa ajokieltokoulutusta voitaisiin laajentaa myös muita uusia kuljettajia koskevaksi niin, että jokaisen ajo-oikeuden saaneen joka on määrätty ajokieltoon, tulisi aina suorittaa ajokieltokoulutus. Näin voitaisiin riskialttiisti käyttäytyvien kuljettajien liikennekäyttäytymiseen vaikuttaa osassa tapauksia jo nykyistä varhaisemmassa vaiheessa.

Suomen autokoululiitto kannattaa ajokieltokoulutuksen laajentamista muihin ajokorttiluokkiin.

PERUSTELU:

Jokainen nuori kuljettaja on tärkeä, ei vain 17-vuotias ikäpoikkeusluvalla henkilöautoa ajava. Näin muutos olisi tasapuolinen jokaiselle uudelle kuljettajalle, ja mahdollisesti nuori ei syyllistyisi enää myöhemmässä vaiheessa ajokieltorikokseen.

Seuraamus vilpillisestä toiminnasta kuljettajantutkinnon teoriakokeessa

Ministeriön mukaan viime vuonna teoriakoe hylättiin vilpin vuoksi 87 tapauksessa. Vilpillinen koesuoritus ei testaa kuljettajakokelaan todellista osaamista ja siten todennäköisesti heikentää liikenneturvallisuutta.

Seuraamuksena voisi olla vilpistä kiinni jääneen kokelaan koesuorituksen hylkääminen sekä viranomaisen asettama määräaika, jona kokeen uudelleen suorittaminen ei olisi sallittua. Kokeessa vilpillisesti toimineelle tulkitse voitaisiin myös esimerkiksi asettaa määräaikainen kieltä avustaa koetilanteissa.

Suomen autokoululiitto kannattaa seuraamuksia vilpillisestä toiminnasta kuljettajantutkinnon teoriakokeessa.

PERUSTELU:

Suomen autokoululiitto kannattaa kaikkia toimia, joilla taataan tasalaatuisuus kuljettajaopetuksessa sekä tutkinnoissa.

Kuljettajaopetuksen kehittäminen

Liikenneturvallisuutta pohtinut asiantuntijaryhmä on keskustellut mahdollisuudesta laajentaa ennen ajokortin myöntämistä annettavaa riskientunnistamiskoulutusta niin kutsutun ajokieltokoulutuksen sisältöjä hyödyntäen. Näin voitaisiin vaikuttaa nuorten asenteisiin ja ennaltaehkäistä riskihakuista käyttäytymistä liikenteessä. Koska EAS-koulutus suoritetaan kertaalleen ensimmäistä ryhmän 1 ajokorttia suoritettaessa, olisi ehdotus riskientunnistamiskoulutuksen kehittämistä koskevaa ehdotusta kohdistetumpi. Muutos koskettaisi yhtä lailla autokouluissa kuin opetuslupaopetuksessa opiskelevia.

Ministeriön lausuntopyynnössä mainitaan että yksi ajokorttilain uudistamisen tavoitteista oli laskea ajokortin hintaa. Liikenne- ja viestintäviraston tilaaman selvityksen mukaan ensimmäistä ajokorttia hankkivan kustannukset ovat laskeneet selvästi. Jotta edellisellä lakimuutoksella aikaansaatu muutos ajokortin hintaan ei kumoutuisi, tulisi muutoksia ehdottaa ensisijaisesti opetuksen sisältöön opetuksen määrän kasvattamisen sijaan.

Suomen autokoululiitto kannattaa kuljettajaopettamisen kehittämistä. Kuitenkin niin että ajokieltokoulutuksen kaltaista sisältöä lisätään ensimmäistä ajokorttia suorittaville omana

koulutuksen osanaan. Se ei siis korvaisi mitään aiempaa koulutuskokonaisuutta, kuten EAS- tai RTK-koulutuksen sisältöjä. Se ei korvaisi myöskään ajokieltokoulutusta johon määrätään ajokieltorikoksen tehneitä.

PERUSTELU:

Ajovarman (tutkintojen vastaanottaja) liikevaihto (Alv. 0%) kasvoi vuodesta 2017 vuoteen 2019 yli kuusi miljoonaa euroa. Autokoulujen liikevaihdot laskivat Traficomin tutkimuksen mukaan n. neljä miljoonaa euroa (Traficom, ajokorttilain taloudelliset vaikutukset s.32). Tutkimalla näitä lukuja näyttää siltä että ajokorttiin tähtäävät kustannukset päinvastoin kasvoivat kuluttajalle yli kaksi miljoonaa euroa. Ennen koulutukseen menevä summa suuntautuu nyt tutkintojen uusintoihin.

Suomen autokoululiiton käsityksen mukaan ajokorttilakiuudistuksessa unohdettiin koulutuksen merkitys liikenneturvallisuuksuudessa. Lisäämällä muutamia teorialunteja ei nosteta tuntuvasti ajokortin suorittamisen hintaa. Lisäksi teorialuntien osalta on helppo tarjota monipuolisesti eri vaihtoehtoja digitaalisista vaihtoehtoista ns. live opetukseen asiakkaan toiveen mukaan.

Ajoharjoitteluratojen hyödyntäminen

Liikenne- ja viestintäviraston uusien kuljettajien seurantatutkimuksesta ilmenee, että uudet kuljettajat arvioivat juuri simulaattorilla annettavan opetuksen muita opetusmuotoja heikommaksi.

Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyynnössä todetaan että: ”Ajoharjoitteluradoilla tapahtuvan opetuksen lisäämisen esteeksi muodostuu ajoharjoittelurataverkon kattavuus ja siitä syntyvät saatavuusongelmat... Jos ajoharjoittelurataopetuksesta tehtäisiin pakollista, tulisi harkita mahdollisuutta poiketa tästä vaatimuksesta, jos ajoharjoittelurata ei ole kohtuullisen matkan (esimerkiksi 100 kilometriä) päässä. Lisäksi kuljettajakoulutuksen tarjoajat ovat viime vuosina investoineet miljoonia euroja simulaattoriopetuksen kehittämiseen. Kuljettajaopetuksen sääntelyn ei tule muodostaa estettä opetusmenetelmien kehittämiselle ja monipuoliselle hyödyntämiselle. Kuljettajaopetuksen lähtökohtana on, että opetusta voidaan räätälöidä kunkin kuljettajan tarpeisiin. Erilaisten opetusmenetelmien monipuolinen hyödyntäminen ja tarjoaminen on toivottavaa, ja koulutuksen räätälöimisessä kouluttajilla on tässä keskeinen rooli...”

Suomen autokoululiitto kannattaa ajoharjoitteluratojen hyödyntämistä niin että riskientunnistamiskoulutuksessa suoritettava liukkaan ajoharjoittelun suorittaminen (1h) olisi suoritettava liukkaan ajoharjoitteluradalla. Kohtuullinen ajomatka liukasradalle voi olla enintään 70km-80km.

PERUSTELU:

Tutkimusten mukaan opetus joka tapahtuu elämyksen ja kokemuksellisuuden kautta, on tehokkainta. Ajoharjoitteluradoilla oikealla autolla harjoitellessa tapahtuva oppiminen on juuri elämyksiin ja omaan kokeiluun pohjautuvaa ajokoulutusta. Ajoharjoittelurataverkosto on vielä mahdollista palauttaa riittävän kattavaksi (kts. liite s.8-9). Rataharjoittelun sääntely liukkaan

ajoharjoitteluradalla käytäväksi ei vaikuta opetusmenetelmien kehittämiseen ja monipuoliseen hyödyntämiseen lisänä jo tehokkaiksi toimivien opetusmenetelmien rinnalla.

Suomen Autokoululiitto ei kannata seuraavia ehdotuksia:

Uuden kuljettajan merkin käyttäminen

Yhtenä liikenneturvallisuutta edistävänä ehdotuksena on esitetty autoon kiinnitettävää uuden kuljettajan merkkiä. Merkkiä käytettäisiin määrätty aika ajokortin myöntämisestä, tai sen käyttövelvoite voitaisiin kohdistaa tiettyyn ikäluokkaan. Merkki olisi viesti muille liikenteessä liikkuville, että kuljettaja on vielä kokematon.

Suomen Autokoululiitto ei kannata uuden kuljettajan merkin käyttämistä.

PERUSTELU:

Vaikka uuden kuljettajan merkin käyttäminen helpottaisi esimerkiksi ajo-oikeuden rajoituksen valvontaa, se voisi provosoida muita kuljettajia kiusantekoon.

Alaikäisten henkilöauton kuljettajien ajo-oikeuksien rajoittaminen tai porrastaminen

Ministeriö pitää kannatettavimpana vaihtoehtona ajo-oikeuden rajoittamista koskevista ehdotuksista yöaikaisen ajamisen rajoittamista. Rajoitus kohdistuisi viikonloppuihin ja aamuöihin (klo 00.00-05.00). Tavoitteena olisi saada nuorten liikenneonnettomuusmäärät laskuun kieltämällä ajaminen viikonloppu öisin, jolloin tilastojen mukaan tapahtuu selvästi enemmän onnettomuuksia.

Suomen autokoululiitto ei kannata alaikäisten kuljettajien ajo-oikeuden rajoittamista viikonloppuisin ja öisin.

PERUSTELU: Tällaiseen rajoittamiseen tarvittaisiin valtavasti resursseja, jotta rajoituksesta olisi jotain hyötyä. Myös perusoikeudet ovat rajoittamista vastaan.

Poikkeuslupamenettelystä luopuminen

Poikkeuslupahakemusten määrä on kasvanut jyrkemmin kuin uudistusta tehtäessä osattiin odottaa ja juuri hakemuserien kasvusta johtuen menettely ei enää täysin vastaa tarkoitustaan. Tapauskohtainen arvio nuoren liikkumistarpeesta on hallinnollisesti raskas menettely ja vain alle kymmenen prosenttia hakemuksista on sellaisia, etteivät ne täytä poikkeuslupan myöntämislle asetettuja ehtoja. Laki mahdollistaa ajo-oikeuden myöntämisen 17-vuotiaalle.

Suomen Autokoululiitto ei kannata poikkeuslupamenettelystä luopumista. Kuitenkin ikäpoikkeuslupan myöntämisen edellytyksiä tulee tiukentaa.

PERUSTELU:

Poikkeuslupamenettelystä luopumista perustellaan sillä, että suurella osalla alle 18-vuotiaista on esimerkiksi opintoihin tai työhön liittyvä liikkumistarve. Poikkeuslupaa on voinut hakea jo ennen ajokorttilakiuudistusta, eikä silloin ilmennyt suurta tarvetta. Lailla on mahdollistettu poikkeuslupan hakeminen helpoksi, jolloin kynnys hakemuksen tekemiseen laskee. Asiantuntijat ovat esittäneet huolensa ottaen huomioon aivojen kehitys sekä nuoren kypsyys vastuun ottamiseen. Mikäli poikkeuslupamenettelystä luovuttaisiin, olisi ehdottomasti lisättävä koulutusta liittyen nuoren kuljettajan erityispiirteisiin ja riskeihin.

Suomen Autokoululiitto suhtautuu neutraalisti seuraaviin seikkoihin:

Nuoren kuljettajan ajoterveyden ja kypsyysden arviointi

Ministeriön lausuntopyynnössä on huomattu, että kaikki nuoretkaan ajoluvan saaneet kuljettajat eivät täytä ajoterveysvaatimuksia. Ajoterveyden asiantuntijat ovat esittäneet huolensa kahdesta seikasta; että kaikki hakijat eivät tiedä täyttävätkö he mainitut ajoterveysvaatimukset, ja että on mahdollisesti annettu valheellinen terveydentilaa koskeva vakuutus. Mahdollisesti nuori ei ymmärrä vapaaehtoisen vakuuttamisen merkitystä. Ministeriön mukaan nuoren kuljettajan aiheuttaman vaaratilanteen tai liikennevahingon taustalla ei yleensä ole terveydellistä syytä vaan ennemminkin kuljettajan asenne tai kokemattomuus.

Suomen Autokoululiitto luottaa ministeriön ratkaisuun tässä hankalassa asiassa.

2. Puuttuiko ehdotuksista joku olennaiseksi katsomanne?

a) Teoriaopetuksen lisääminen ennen ensimmäisen ajokortin saamista

Tällä hetkellä kuljettajakoulutukseen ajettaessa ensimmäistä ajokorttia ei kuulu ajokieltoon määräämisen seuraamuksista. Uusi kuljettaja ei myöskään saa koulutusta siitä, mitkä seikat voivat johtaa tietäntyyppiseen käyttäytymiseen. On nurinkurista, että koulutusta annetaan vasta sen jälkeen kun kuljettaja on syylistynyt rikokseen.

15 -vuotiaalla mopoilijalla, joka ajaa ensimmäistä ajokorttiaan, ei ole yhtään pakollista ajotuntia. Moottoripyöräilijällä, jonka suurin riski on suistuminen tieltä, ei ole yhtään teoria- tai ajotuntia koskien maantieajoa.

Ministeriön mukaan myönteinen kehitys moottoriajoneuvo-onnettomuuksien määrissä on viime vuosina laskenut. EU:n nollavisio kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa vuoteen 2050 mennessä, ja loukkaantumisten puolittaminen vuoteen 2030 mennessä ei tule toteutumaan ilman kattavampaa koulutusta.

Suomen Autokoululiitto on kehittänyt kolmetasoista opetussuunnitelmaa yksivaiheiseen kuljettajakoulutukseen. Tässä mallissa teoriaa lisättäisiin vain neljän tunnin verran lisää. Näistä neljästä vain kaksi tulisi aina ensimmäistä ajokorttia ajavalle. Kahden muun teorian sisältönä on ajoneuvoluokakohtaiset erityispiirteet, ja ne tulisi suorittaa aina korotettaessa ajokorttiluokkaa. Ekologisuus ja vastuun kasvattaminen itsestä ja muista tienkäyttäjistä ovat mallissa tärkeässä roolissa.

b) Opetuslupaopettajan teoriakoe

Ajokorttiin tähtäävän opetuksen tulee olla tasalaatuista jotta kaikki kuljettajat toimisivat samankaltaisesti ja siten liikenne toimisi ennakoitavasti. Jokaisella opettajalla tulee olla ajantasainen tietämys tieliikennelaista. Liikenneopettaja päivittää tietoaan vuosittain koulutuksin, mutta opetuslupa opettajan tietämys voi olla vuodelta 1960. Opetuslupaopettajan teoriakoe varmistaisi opettajan riittävän ja ajanmukaisen osaamistason, eikä vaikuta merkittävän negatiivisesti ajokortin kokonaiskustannuksiin opetusluvalla.

c) Opetusluvan palauttaminen perhekeskeiseksi

Näyttöä harmaasta taloudesta kuljettajatutkinnoissa ja opetuslupaopetuksessa on toimitettu Traficomille.

d) Opetusajoneuvon katsastusvelvoite

Ajovarman mukaan vuonna 2020 jopa tuhansia opetuslupa-ajoneuvojen ajokokeita peruttiin puutteellisten papereiden tai viallisten polkimien takia (Traficom, kuljettajaopetuksen ja -tutkinnon uudistus 2018, s.45). Tämä osaltaan ruuhkauttaa tutkintoja. Pahimmillaan jonot tutkintoihin vuonna 2020 olivat jopa 7 viikkoa. Koska puutteelliset poljinasennukset todettiin vasta opetuksen päätyttyä ajokokeessa, voidaan päätellä, että liikenteessä opetettiin kymmeniä tuhansia tunteja ilman opettajan mahdollisuutta pysäyttää ajoneuvo vaaratilanteessa. Tasavertaisuuden vuoksi katsastusvelvoitteen tulisi koskea kaikkia opetusajoneuvoja.

e) Yhteisopetusmalli

Liikenne- ja viestintäministeriö kertoi arviomuistiossaan seuraavansa tiiviisti ajokorttilain muutosten vaikutuksia. Vuonna 2013 ajokorttilain muutoksen yhteydessä tuli käyttöön yhteisopetusmalli, jossa yhdistettiin maallikko- ja ammattiopetus. Tämän mallin vaikutuksia ei tutkittu lainkaan vaan se haudattiin hiljaisiin menoin alle vuodessa. Myös tutkinnon vastaanottajat huomasivat mallin hyödyt opetusluvalla harjoittelevien tiedoissa ja taidoissa (Traficom, kuljettajaopetuksen ja -tutkinnon uudistus 2018, s.46). Muissa pohjoismaissa mm. Ahvenanmaalla, Ruotsissa sekä Norjassa on käytössä ns. ohjaajakurssi. Tätä mallia tulisi harkita uudelleen käyttöön otettavaksi.

f) Ilmastotavoitteiden huomioiminen ajokorttilain avaamisen yhteydessä

Valtioneuvosto teki 6.5.2021 periaatepäätöksen kotimaan liikenteen kasvihuonepäästöjen vähentämisestä, joka koskee etenkin tieliikenteen kasvihuonepäästöjä. Arviomuistion mukaan ratkaisevaa päästökehityksen kannalta on ajosuoritteen, ei ajokortillisten määrän kehitys. Jos ajokilometrejä kertyy paljon nykyistä enemmän, myös päästöt uhkaavat samalla kasvaa.

Arviomuistion mukaan autokoulussa ajetaan keskimäärin 12.4 tuntia ennen ensimmäistä ajokoetta, ja opetusluvilla 33.8 tuntia. Todellisuudessa etenkin opetusluvilla ajettaessa ajomäärät ovat moninkertaisia. Kuitenkin opetusluvan saantia helpotettiin poistamalla opetuslupaopettajan teoriakoe. Näin ollen opetusluvut ovat lisääntyneet merkittävästi, ja siten myös ajosuoritteiden määrä. Opetuslupaopetus tuottaa n.122 tonnia ylimääräistä co₂-päästöä verrattuna autokouluun ja luku on luonnollisesti isompi, koska autokouluissa ajetaan uudemmilla autoilla sekä hyödynnetään simulaattoreita (laskelma on karkea ja perustuu olettamuksiin 20km/h keskinopeus ja 120g/km co₂-päästöihin). Jotta ajosuoritteen määrästä aiheutuneet päästöt voitaisiin hyvittää, tulisi ajokokeessa taloudellisen ajon arviointi olla yhtenä arviointi kohteena. Näin ollen se koskisi tasapuolisesti sekä autokoulussa että opetusluvilla ajavia. Myös koulutusta tulisi lisätä.

3. Pitäisikö mahdollinen rajoitus mielestänne kohdistaa alle 18-vuotiaisiin kuljettajiin, kaikkiin nuoriin kuljettajiin vaiko kaikkiin uusiin kuljettajiin? Olkaa hyvä ja perustelkaa näkemystänne soveltamisalasta.

Suomen Autokoululiitto suhtautuu kysymykseen neutraalisti ja luottaa ministeriön harkintaan asiassa.

Suomen Autokoululiitto

Jukka Kiviniemi, puheenjohtaja

Toimivat ajoharjoitteluradat kartalla:

Arctic Driving Center Oy, Ainonkatu 4-6, 96200 Rovaniemi

Etelä-Pohjanmaan Ajoharjoittelurata, Tokerontie 400, 61600 Jalasjärvi Huittisten Ajoharjoittelurata, Sataedu Oy, Ajouradantie, 32700 Huittinen Hyrynsalmen Ajoharjoittelurata, Tervatie 14, 89400 Hyrynsalmi

Itä-Suomen Liikennekasvatus, c/o Tietokate Siltakatu 18, 80100 Joensuu Itä-Uudenmaan Ajoharjoittelurata, Metsäpirtintie 102, 06850 Kulloo Joutsan seudun moottoriradat Oy, Länsitie 7, 19650 Joutsa

Jyväskylän Ajoharjoittelurata Oy, Ajoneuvontie 39, 41400 Lievestuore Kajora - Kajaanin Ajoharjoittelukeskus, Kivimäentie 510, 87900 Kajaani Kuopion Ajoharjoittelurata Oy, Lapinmäentie 110, 70870 Hiltulanlahti Kymenlaakson Ajoharjoittelurata, Kouvola

Liikenneturvallisuuskeskus, Ajurintie 3, 21530 Paimio

Lounais-Lapin Ajoharjoittelurata, Länsiranta 8, 95400 Tornio

Merenkurkun Liikenneturvallisuuskeskus, Alskatintie 320, 65280 Vaasa

Nivalan Ajoharjoittelurata, Ravitie 60, 85500 Nivala

Nokian Ajoharjoittelurata, Testiraudantie 57, 37130 Nokia

Pielisen-Karjalan Ajoharjoitteluratasäätiö, Karjalankatu 1, 75500 Nurmes

Pitkäkoski Oy/Kemoran Liukkaankelin Ajoharjoittelurata, Kemorantie 121, 69750 Sillanpää, Porin-Rauman seudun Ajoharjoittelusäätiö, PL 95, 28101 Pori

PRT Testirata Oy, Korpitie 2 C 3, 61300 Kurikka

Päijät-Hämeen Ajoharjoittelurata Oy, Karistonkatu 99, 15160 Lahti Riihimäen Ajoharjoittelukeskus, Hirvijärventie 37, 11710 Riihimäki Rovaniemen Ajoharjoittelurata Oy, Mäntyvaarantie 161, 96100 Rovaniemi UAR Finland Oy / Vantaan ajoharjoittelurata, Myllykyläntie 1, 01760 Vantaa UAR Finland Oy / Vihdin ajoharjoittelurata, Pillistöntie 90, 03100 Nummela

Ylä-Savon Ammattiopisto Ajoharjoittelurata, Sonkajärventie 114, 74100 Iisalmi Valmet Automotive Oy, Autotehtaankatu 14, 23501 Uusikaupunki

SUOMEN AUTOKOULULIITON LAUSUNTO

LVM:n ARVIOMUISTIOON AJOKORTTILAIN MUUTOKSILLE – NUORTEN LIIKENNETURVALLISUUS

LAUSUNTOKIERROKSESTA

Lausunnoissa pyydetään ottamaan kantaa seuraaviin kysymyksiin:

1. Mitä muistiossa käsitellyistä vaihtoehtoista pidätte kannatettavimpana ja toteuttamiskelpoisimpana? Ja mitä vähiten kannatettavana? Olkaa hyvä ja perustelkaa näkemystänne.
 2. Puuttuiko ehdotuksista joku olennaiseksi katsomanne?
 3. Pitäisikö mahdollinen rajoitus mielestänne kohdistaa alle 18-vuotiaisiin kuljettajiin, kaikkiin nuoriin kuljettajiin vaiko kaikkiin uusiin kuljettajiin? Olkaa hyvä ja perustelkaa näkemystänne soveltamisalasta.
1. Mitä muistiossa käsitellyistä vaihtoehtoista pidätte kannatettavimpana ja toteuttamiskelpoisimpana? Ja mitä vähiten kannatettavana? Olkaa hyvä ja perustelkaa näkemystänne.

Suomen Autokoululiitto pitää kannatettavimpina ehdotuksina:

Liikenne- ja viestintäministeriön mukaan uuden kuljettajan riski syyllistyä ajokieltorikokseen on suurempi silloin, kun taustalla on aiempi ajokieltorikos.

Suomen autokoululiitto kannattaa liikenne- ja viestintäministeriön huomioimista ajokortin myöntämisessä.

Suomen autokoululiitto kannattaa liikenne- ja viestintäministeriön huomioimista ajokortin myöntämisessä.

PERUSTELU:

Riskikuljettajien suurimpana ongelmana ovat juuri asenteet. Jos aiemmista liikenne- ja viestintäministeriön huomioimista ajokortin myöntämisessä. tule riittävää rangaistusta, annetaan kuva että ei ole väliä miten liikenteessä käyttäytyy. Tämä osaltaan mahdollistaa riskikäyttäytymisen.

Sivu 2 / 9

Ajokiellon keston muuttaminen

Nuorten kuljettajien riskikäyttäytymisen hillitsemiseksi on ehdotettu ajokiellon keston muuttamista nykyistä pidemmäksi. Ministeriön mukaan kuitenkin ajokiellon keston pidennys koskisi kaikkia kuljettajia.

Suomen autokoululiitto kannattaa ajokiellon keston muuttamista siten, että ikäpoikkeuslupaa ei myönnettäisi, mikäli pohjalla on aiempi ajokieltorikos. Muutoin ajokieltorikoksista olisi aina vuoden lykkäys ajokortin hankintaan, ja siten palattaisiin aiempaan käytäntöön. Ajokortin saisi takaisin suorittamalla hyväksyttävästi ajotutkinnon.

PERUSTELU:

Liikenne- ja viestintäministeriön ehdotuksissa johtuvien sanktioiden on oltava tuntuja, jotta ne toimisivat motivoivina kuljettajalle ajaa lähtökohtaisesti liikennesääntöjä noudattaen. Tutkinnon suorittamisella uudelleen varmistetaan kuljettajan kyky ajaa liikennesääntöjä noudattaen.

Ajokieltokoulutuksen laajentaminen muihin ajokorttiluokkiin

Liikenne- ja viestintäministeriön ehdotuksessa ajokieltokoulutusta voitaisiin laajentaa myös muita uusia kuljettajia koskevaan, että jokaisen ajo-oikeuden saaneen joka on määrätty ajokieltoon, tulisi aina suorittaa ajokieltokoulutus. Näin voitaisiin riskialttiisti käyttäytyvien kuljettajien liikennekäyttäytymiseen vaikuttaa osassa tapauksia jo nykyistä varhaisemmassa vaiheessa.

Suomen autokoululiitto kannattaa ajokieltokoulutuksen laajentamista muihin ajokorttiluokkiin.

PERUSTELU:

Jokainen nuori kuljettaja on tärkeä, ei vain 17-vuotias ikäpoikkeusluvalla henkilöautoa ajava. Näin muutos olisi tasapuolinen jokaiselle uudelle kuljettajalle, ja mahdollisesti nuori ei syyllistyisi enää myöhemmässä vaiheessa ajokieltorikokseen.

Seuraamus vilpillisestä toiminnasta kuljettajantutkinnon teoriakokeessa

Ministeriön mukaan viime vuonna teoriakoe hylättiin vilpin vuoksi 87 tapauksessa. Vilpillinen koesuoritus ei testaa kuljettajakokelaan todellista osaamista ja siten todennäköisesti heikentää liikenneturvallisuutta. Seuraamuksena voisi olla vilpistä kiinni jääneen kokelaan koesuorituksen hylkääminen sekä viranomaisen asettama määräaika, jona kokeen uudelleen suorittaminen ei olisi

sallittua. Kokeessa vilpillisesti toimineelle tulkitse voitaisiin myös esimerkiksi asettaa määräaikainen kielto avustaa koetilanteissa.

Suomen autokoululiitto kannattaa seuraamuksia vilpillisestä toiminnasta kuljettajantutkinnon teoriakokeessa.

PERUSTELU:

Suomen autokoululiitto kannattaa kaikkia toimia, joilla taataan tasalaatuisuus kuljettajaopetuksessa sekä tutkinnoissa.

Sivu 3 / 9

Kuljettajaopetuksen kehittäminen

Liikenneturvallisuutta pohtinut asiantuntijaryhmä on keskustellut mahdollisuudesta laajentaa ennen ajokortin myöntämistä annettavaa riskientunnistamiskoulutusta niin kutsutun ajokieltokoulutuksen sisältöjä hyödyntäen. Näin voitaisiin vaikuttaa nuorten asenteisiin ja ennaltaehkäistä riskihakuista käyttäytymistä liikenteessä. Koska EAS-koulutus suoritetaan kertaalleen ensimmäistä ryhmän 1 ajokorttia suoritettaessa, olisi ehdotus riskientunnistamiskoulutuksen kehittämistä koskevaa ehdotusta kohdistetumpi. Muutos koskettaisi yhtä lailla autokouluissa kuin opetuslupaopetuksessa opiskelevia.

Ministeriön lausuntopyynnössä mainitaan että yksi ajokorttilain uudistamisen tavoitteista oli laskea ajokortin hintaa. Liikenne- ja viestintäviraston tilaaman selvityksen mukaan ensimmäistä ajokorttia hankkivan kustannukset ovat laskeneet selvästi. Jotta edellisellä lakimuutoksella aikaansaatu muutos ajokortin hintaan ei kumoutuisi, tulisi muutoksia ehdottaa ensisijaisesti opetuksen sisältöön opetuksen määrän kasvattamisen sijaan.

Suomen autokoululiitto kannattaa kuljettajaopettamisen kehittämistä. Kuitenkin niin että ajokieltokoulutuksen kaltaista sisältöä lisätään ensimmäistä ajokorttia suorittaville omana koulutuksen osanaan. Se ei siis korvaisi mitään aiempaa koulutuskokonaisuutta, kuten EAS- tai RTK-koulutuksen sisältöjä. Se ei korvaisi myöskään ajokieltokoulutusta johon määrätään ajokieltorikoksen tehneitä.

PERUSTELU:

Ajovarman (tutkintojen vastaanottaja) liikevaihto (Alv. 0%) kasvoi vuodesta 2017 vuoteen 2019 yli kuusi miljoonaa euroa. Autokoulujen liikevaihdot laskivat Traficomin tutkimuksen mukaan n. neljä miljoonaa euroa (Traficom, ajokorttilain taloudelliset vaikutukset s.32). Tutkimalla näitä lukuja näyttää siltä että ajokorttiin tähtäävät kustannukset päinvastoin kasvoivat kuluttajalle yli kaksi miljoonaa euroa. Ennen koulutukseen menevä summa suuntautuu nyt tutkintojen uusintoihin.

Suomen autokoululiiton käsityksen mukaan ajokorttilakiuudistuksessa unohdettiin koulutuksen merkitys liikenneturvallisuustyössä. Lisäämällä muutamia teorialunteja ei nosteta tuntuvasti ajokortin suorittamisen hintaa. Lisäksi teorialuntien osalta on helppo tarjota monipuolisesti eri vaihtoehtoja digitaalisista vaihtoehtoista ns. live opetukseen asiakkaan toiveen mukaan.

Ajoharjoitteluratojen hyödyntäminen

Liikenne- ja viestintäviraston uusien kuljettajien seurantatutkimuksesta ilmenee, että uudet kuljettajat arvioivat juuri simulaattorilla annettavan opetuksen muita opetusmuotoja heikommaksi.

Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyynnössä todetaan että: ”Ajoharjoitteluradoilla tapahtuvan opetuksen lisäämisen esteeksi muodostuu ajoharjoittelurataverkon kattavuus ja siitä syntyvät saatavuusongelmat... Jos ajoharjoittelurataopetuksesta tehtäisiin pakollista, tulisi harkita mahdollisuutta poiketa tästä vaatimuksesta, jos ajoharjoittelurata ei ole kohtuullisen matkan (esimerkiksi 100 kilometriä) päässä. Lisäksi kuljettajakoulutuksen tarjoajat ovat viime vuosina investoineet miljoonia euroja simulaattoriopetuksen kehittämiseen. Kuljettajaopetuksen sääntelyn ei tule muodostaa estettä opetusmenetelmien kehittämiseksi ja monipuoliselle hyödyntämiselle. Kuljettajaopetuksen lähtökohtana on, että opetusta voidaan räätälöidä kunkin kuljettajan tarpeisiin. Erilaisten opetusmenetelmien monipuolinen hyödyntäminen ja tarjoaminen on toivottavaa, ja koulutuksen räätälöimisessä kouluttajilla on tässä keskeinen rooli...”

Sivu 4 / 9

Suomen autokoululiitto kannattaa ajoharjoitteluratojen hyödyntämistä niin että riskientunnistamiskoulutuksessa suoritettava liukkaan ajoharjoittelun suorittaminen (1h) olisi suoritettava liukkaan ajoharjoitteluradalla. Kohtuullinen ajomatka liukasradalle voi olla enintään 70km-80km.

PERUSTELU:

Tutkimusten mukaan opetus joka tapahtuu elämyksen ja kokemuksellisuuden kautta, on tehokkainta. Ajoharjoitteluradoilla oikealla autolla harjoitellessa tapahtuva oppiminen on juuri elämyksiin ja omaan kokeiluun pohjautuvaa ajokoulutusta. Ajoharjoittelurataverkosto on vielä mahdollista palauttaa riittävän kattavaksi (kts. liite s.8-9). Rataharjoittelun sääntely liukkaan ajoharjoitteluradalla käytäväksi ei vaikuta opetusmenetelmien kehittämiseen ja monipuoliseen hyödyntämiseen lisänä jo tehokkaiksi toimivien opetusmenetelmien rinnalla.

Suomen Autokoululiitto ei kannata seuraavia ehdotuksia:

Uuden kuljettajan merkin käyttäminen

Yhtenä liikenneturvallisuutta edistävänä ehdotuksena on esitetty autoon kiinnitettävää uuden kuljettajan merkkiä. Merkkiä käytettäisiin määrätty aika ajokortin myöntämisestä, tai sen käyttövelvoite voitaisiin kohdistaa tiettyyn ikäluokkaan. Merkki olisi viesti muille liikenteessä liikkuville, että kuljettaja on vielä kokematon.

Suomen Autokoululiitto ei kannata uuden kuljettajan merkin käyttämistä.

PERUSTELU:

Vaikka uuden kuljettajan merkin käyttäminen helpottaisi esimerkiksi ajo-oikeuden rajoituksen valvontaa, se voisi provosoida muita kuljettajia kiusantekoon.

Alaikäisten henkilöauton kuljettajien ajo-oikeuksien rajoittaminen tai porrastaminen

Ministeriö pitää kannatettavimpana vaihtoehtona ajo-oikeuden rajoittamista koskevista ehdotuksista yöaikaisen ajamisen rajoittamista. Rajoitus kohdistuisi viikonloppuihin ja aamuöihin (klo 00.00-05.00). Tavoitteena olisi saada nuorten liikenneonnettomuusmäärät laskuun kieltämällä ajaminen viikonloppu öisin, jolloin tilastojen mukaan tapahtuu selvästi enemmän onnettomuuksia.

Suomen autokoululiitto ei kannata alaikäisten kuljettajien ajo-oikeuden rajoittamista viikonloppuisin ja öisin.

PERUSTELU: Tällaiseen rajoittamiseen tarvittaisiin valtavasti resursseja, jotta rajoituksesta olisi jotain hyötyä. Myös perusoikeudet ovat rajoittamista vastaan.

Sivu 5 / 9

Poikkeuslupamenettelystä luopuminen

Poikkeuslupahakemusten määrä on kasvanut jyrkemmin kuin uudistusta tehtäessä osattiin odottaa ja juuri hakemummäärien kasvusta johtuen menettely ei enää täysin vastaa tarkoitustaan. Tapauskohtainen arvio nuoren liikkumistarpeesta on hallinnollisesti raskas menettely ja vain alle kymmenen prosenttia hakemuksista on sellaisia, etteivät ne täytä poikkeuslupan myöntämislle asetettuja ehtoja. Laki mahdollistaa ajo-oikeuden myöntämisen 17-vuotiaalle.

Suomen Autokoululiitto ei kannata poikkeuslupamenettelystä luopumista. Kuitenkin ikäpoikkeuslupan myöntämisen edellytyksiä tulee tiukentaa.

PERUSTELU:

Poikkeuslupamenettelystä luopumista perustellaan sillä, että suurella osalla alle 18-vuotiaista on esimerkiksi opintoihin tai työhön liittyvä liikkumistarve. Poikkeuslupaa on voinut hakea jo ennen ajokorttilakiuudistusta, eikä silloin ilmennyt suurta tarvetta. Lailla on mahdollistettu poikkeuslupan hakeminen helpoksi, jolloin kynnys hakemuksen tekemiseen laskee. Asiantuntijat ovat esittäneet huolensa ottaen huomioon aivojen kehitys sekä nuoren kypsyys vastuun ottamiseen. Mikäli poikkeuslupamenettelystä luovuttaisiin, olisi ehdottomasti lisättävä koulutusta liittyen nuoren kuljettajan erityispiirteisiin ja riskeihin.

Suomen Autokoululiitto suhtautuu neutraalisti seuraaviin seikkoihin:

Nuoren kuljettajan ajoterveyden ja kypsyyden arviointi

Ministeriön lausuntopyynnössä on huomattu, että kaikki nuoretkaan ajoluvan saaneet kuljettajat eivät täytä ajoterveysvaatimuksia. Ajoterveyden asiantuntijat ovat esittäneet huolensa kahdesta seikasta; että kaikki hakijat eivät tiedä täyttävätkö he mainitut ajoterveysvaatimukset, ja että on mahdollisesti annettu valheellinen terveydentilaa koskeva vakuutus. Mahdollisesti nuori ei ymmärrä vapaaehtoisen vakuuttamisen merkitystä. Ministeriön mukaan nuoren kuljettajan aiheuttaman vaaratilanteen tai liikennevahingon taustalla ei yleensä ole terveydellistä syytä vaan ennemminkin kuljettajan asenne tai kokemattomuus

Suomen Autokoululiitto luottaa ministeriön ratkaisuun tässä hankalassa asiassa.

Sivu 6 / 9

2. Puuttuiko ehdotuksista joku olennaiseksi katsomanne?

a) Teoriaopetuksen lisääminen ennen ensimmäisen ajokortin saamista

Tällä hetkellä kuljettajakoulutukseen ajettaessa ensimmäistä ajokorttia ei kuulu ajokieltoon määräämisen seuraamuksista. Uusi kuljettaja ei myöskään saa koulutusta siitä, mitkä seikat voivat johtaa tietäntyyppiseen käyttäytymiseen. On nurinkurista, että koulutusta annetaan vasta sen jälkeen kun kuljettaja on syyllistynyt rikokseen.

15 -vuotiaalla mopoilijalla, joka ajaa ensimmäistä ajokorttiaan, ei ole yhtään pakollista ajotuntia. Moottoripyöräilijällä, jonka suurin riski on suistuminen tieltä, ei ole yhtään teoria- tai ajotuntia koskien maantiejäoa.

Ministeriön mukaan myönteinen kehitys moottoriajoneuvo-onnettomuuksien määrissä on viimevuosina laskenut. EU:n nollavisio kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa vuoteen 2050 mennessä, ja loukkaantumisten puolittaminen vuoteen 2030 mennessä ei tule toteutumaan ilman kattavampaa koulutusta.

Suomen Autokoululiitto on kehittänyt kolmetasoista opetussuunnitelmaa yksivaiheiseen kuljettajakoulutukseen. Tässä mallissa teoriaa lisättäisiin vain neljän tunnin verran lisää. Näistä neljästä vain kaksi tulisi aina ensimmäistä ajokorttia ajavalle. Kahden muun teorian sisältönä on ajoneuvoluokkakohdaiset erityispiirteet, ja ne tulisi suorittaa aina korotettaessa ajokorttiluokkaa. Ekologisuus ja vastuun kasvattaminen itsestä ja muista tienkäyttäjistä ovat mallissa tärkeässä roolissa.

b) Opetuslupaopettajan teoriakoe

Ajokorttiin tähtäävän opetuksen tulee olla tasalaatuista jotta kaikki kuljettajat toimisivat samankaltaisesti ja siten liikenne toimisi ennakoitavasti. Jokaisella opettajalla tulee olla ajantasainen tietämys tieliikennelaista. Liikenneopettaja päivittää tietoaan vuosittain koulutuksin, mutta opetuslupa opettajan tietämys voi olla vuodelta 1960. Opetuslupaopettajan teoriakoe varmistaisi opettajan riittävän ja ajanmukaisen osaamistason, eikä vaikuta merkittävän negatiivisesti ajokortin kokonaiskustannuksiin opetusluvalla.

c) Opetusluvan palauttaminen perhekeskeiseksi Näyttöä harmaasta taloudesta kuljettajatutkinnoissa ja opetuslupaopetuksessa on toimitettu Traficomille.

d) Opetusajoneuvon katsastusvelvoite

Ajovarman mukaan vuonna 2020 jopa tuhansia opetuslupa-ajoneuvojen ajokokeita peruttiin puutteellisten papereiden tai viallisten polkimien takia (Traficom, kuljettajaopetuksen ja -tutkinnon uudistus 2018, s.45). Tämä osaltaan ruuhkauttaa tutkintoja. Pahimmillaan jonot tutkintoihin vuonna 2020 olivat jopa 7 viikkoa. Koska puutteelliset poljinasennukset todettiin vasta opetuksen päätyttyä ajokokeessa, voidaan päätellä, että liikenteessä opetettiin kymmeniä tuhansia tunteja ilman opettajan mahdollisuutta pysäyttää ajoneuvo vaaratilanteessa. Tasavertaisuuden vuoksi katsastusvelvoitteen tulisi koskea kaikkia opetusajoneuvoja.

Sivu 7 / 9

e) Yhteisopetusmalli

Liikenne- ja viestintäministeriö kertoi arviomuistiossaan seuraavansa tiiviisti ajokorttilain muutosten vaikutuksia. Vuonna 2013 ajokorttilain muutoksen yhteydessä tuli käyttöön yhteisopetusmalli, jossa yhdistettiin maallikko- ja ammattiopetus. Tämän mallin vaikutuksia ei tutkittu lainkaan vaan se haudattiin hiljaisiin menoihin alle vuodessa. Myös tutkinnon vastaanottajat huomasivat mallin hyödyt opetusluvalla harjoittelevien tiedoissa ja taidoissa (Traficom, kuljettajaopetuksen ja -tutkinnon uudistus 2018, s.46). Muissa pohjoismaissa mm. Ahvenanmaalla, Ruotsissa sekä Norjassa on käytössä ns. ohjaajakurssi. Tätä mallia tulisi harkita uudelleen käyttöön otettavaksi.

f) Ilmastotavoitteiden huomioiminen ajokorttilain avaamisen yhteydessä

Valtioneuvosto teki 6.5.2021 periaatepäätöksen kotimaan liikenteen kasvihuonepäästöjen vähentämisestä, joka koskee etenkin tieliikenteen kasvihuonepäästöjä. Arviomuistion mukaan ratkaisevaa päästökehityksen kannalta on ajosuoritteiden, ei ajokortillisten määrän kehitys. Jos ajokilometrejä kertyy paljon nykyistä enemmän, myös päästöt uhkaavat samalla kasvaa.

Arviomuistion mukaan autokoulussa ajetaan keskimäärin 12.4 tuntia ennen ensimmäistä ajokoetta, ja opetusluvilla 33.8 tuntia. Todellisuudessa etenkin opetusluvilla ajettaessa ajomäärät ovat moninkertaisia. Kuitenkin opetusluvan saantia helpotettiin poistamalla opetuslupaopettajan teoriakoe. Näin ollen opetusluvut ovat lisääntyneet merkittävästi, ja siten myös ajosuoritteiden määrä. Opetuslupaopetus tuottaa n.122 tonnia ylimääräistä co₂-päästöä verrattuna autokouluun ja luku on luonnollisesti isompi, koska autokouluissa ajetaan uudemmilla autoilla sekä hyödynnetään simulaattoreita (laskelma on karkea ja perustuu olettamuksiin 20km/h keskinopeus ja 120g/km co₂-päästöihin). Jotta ajosuoritteiden määrästä aiheutuneet päästöt voitaisiin hyvittää, tulisi ajokokeessa taloudellisen ajon arviointi olla yhtenä arviointi kohteena. Näin ollen se koskisi tasapuolisesti sekä autokoulussa että opetusluvilla ajavia. Myös koulutusta tulisi lisätä.

3. Pitäisikö mahdollinen rajoitus mielestänne kohdistaa alle 18-vuotiaisiin kuljettajiin, kaikkiin nuoriin kuljettajiin vaiko kaikkiin uusiin kuljettajiin? Olkaa hyvä ja perustelkaa näkemystänne soveltamisalasta.

Suomen Autokoululiitto suhtautuu kysymykseen neutraalisti ja luottaa ministeriön harkintaan asiassa.

Suomen Autokoululiitto

Jukka Kiviniemi, puheenjohtaja

Sivu 8 / 9

Toimivat ajoharjoitteluradat kartalla: Arctic Driving Center Oy, Ainonkatu 4-6, 96200 Rovaniemi
Etelä-Pohjanmaan Ajoharjoittelurata, Tokerontie 400, 61600 Jalasjärvi Huittisten Ajoharjoittelurata, Sataedu Oy, Ajoradantie, 32700 Huittinen Hyrynsalmen Ajoharjoittelurata, Tervatie 14, 89400 Hyrynsalmi Itä-Suomen Liikennekasvatus, c/o Tietokate Siltakatu 18, 80100 Joensuu Itä-Uudenmaan Ajoharjoittelurata, Metsäpirtintie 102, 06850 Kulloo Joutsan seudun moottoriradat Oy, Länsitie 7, 19650 Joutsa Jyvässeudun Ajoharjoittelurata Oy, Ajoneuvontie 39, 41400 Lievestuore Kajora - Kajaanin Ajoharjoittelukeskus, Kivimäentie 510, 87900 Kajaani Kuopion Ajoharjoittelurata Oy, Lapinmäentie 110, 70870 Hiltulanlahti Kymenlaakson Ajoharjoittelurata, Kouvola Liikenneturvallisuuskeskus, Ajurintie 3, 21530 Paimio Lounais-Lapin Ajoharjoittelurata, Länsiranta 8, 95400 Tornio Merenkurkun Liikenneturvallisuuskeskus, Alskatintie 320, 65280 Vaasa Nivalan Ajoharjoittelurata, Ravitie 60, 85500 Nivala Nokian Ajoharjoittelurata, Testiraudantie 57, 37130 Nokia Pielisen-Karjalan Ajoharjoitteluratasäätiö, Karjalankatu 1, 75500 Nurmes Pitkäkoski Oy/Kemoran Liukkaankelin Ajoharjoittelurata, Kemorantie 121, 69750 Sillanpää, Porin-Rauman seudun Ajoharjoittelusäätiö, PL 95, 28101 Pori PRT Testirata Oy, Korpitie 2 C 3, 61300 Kurikka Päijät-Hämeen Ajoharjoittelurata Oy, Karistonkatu 99, 15160 Lahti Riihimäen Ajoharjoittelukeskus, Hirvijärventie 37, 11710 Riihimäki Rovaniemen Ajoharjoittelurata Oy, Mäntyvaarantie 161, 96100 Rovaniemi UAR Finland Oy / Vantaan ajoharjoittelurata, Myllykyläntie 1, 01760 Vantaa UAR Finland Oy / Vihdin ajoharjoittelurata, Pillistöntie 90, 03100 Nummela Ylä-Savon Ammattiopisto Ajoharjoittelurata, Sonkajärventie 114, 74100 Iisalmi Valmet Automotive Oy, Autotehtaankatu 14, 23501 Uusikaupunki

Sivu 9 / 9

Lappi

Ruotsi

- >vanieml

....●

Venä

Pohjois-
,r Pohjanmaa

Kiviniemi Jukka
Suomen Autokoululiitto ry